

Grupos de Acción de

CAMBIO CLIMÁTICO GACC

segunda edición



Por encargo de:



de la República Federal de Alemania

Calles compartidas: calles de encuentro

Francisco Paillie Pérez - derivelab.org
francisco@derivelab.org

dérive LAB es un laboratorio multidisciplinario que busca explorar, comprender e inspirar otras (nuevas) maneras de vivir y pensar la vida en la Ciudad.

A través de la investigación, el diseño y la acción, desarrollamos proyectos de arte, arquitectura, diseño urbano y otras disciplinas, que impactan en tres escalas específicas: la vida pública, el entorno construido y los objetos cotidianos.

Desde hace un tiempo, hemos empezado a desarrollar, entre otros, el concepto de **Calles Compartidas en América Latina**.

El primer manual conceptual y técnico sobre este tema en español, fue publicado en 2015:

<https://derivelab.org/tag/calles-compartidas/>



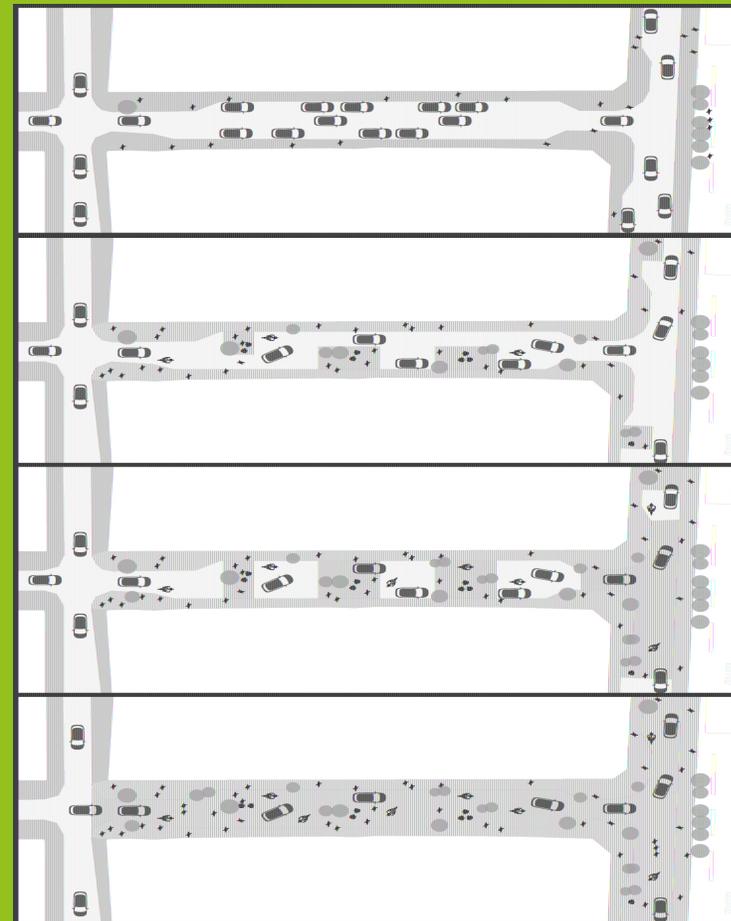
¿Qué son las Calles Compartidas?

- Concepto o propuesta de diseño que busca transformar material y espacialmente las calles para que estas operen a través de las *relaciones humanas*, más que utilizando dispositivos de control de tránsito;
- Sugiere que la calle no es únicamente un espacio destinado al transporte y la movilidad, sino en el que ocurren otra buena cantidad de *actividades sociales, económicas y culturales*.



¿Qué son las Calles Compartidas?

- De manera contraintuitiva, se asume que la *eliminación de señalamientos, guarniciones, y otros dispositivos de control*, sumada a la *integración de elementos como mobiliario urbano y pavimentos*, favorece la reducción de la velocidad de transporte motorizado, haciendo de estas calles espacios seguros, donde los vehículos y personas a pie, en bicicleta y otros modos de transporte activo son capaces de regular y negociar su paso y permanencia por el espacio.



Transformación de superficies, pavimentos, texturas, espacios y formas.

Integración de mobiliario urbano con múltiples funciones.

Adecuación de señalética e instrucciones de comportamiento: “*nudge* físico y del comportamiento”.



- Desarrollar una nueva tipología de calle.
- Proveer elementos de diseño que fortalezcan las dinámicas de seguridad vial, como la disminución de velocidad, la negociación y reconocimiento de diversos modos en la vía, integración de nuevos elementos de diseño al espacio público.
- Dinamizar usos y funciones alternativas de la calle.
- Fortalecer, por medio de la infraestructura vial, el interés en la movilidad alternativa, desarrollando espacios que prioricen otros modos de transporte activo: caminar, andar en bicicleta, etc.
- Reivindicar y reconocer modos de transporte activo y sostenible.
- Ofrecer espacios dignos, dedicados al ocio, la recreación y la interacción social.
- Integrar elementos de infraestructura verde como pavimentos para la absorción, jardines infiltrantes, entre otros, favoreciendo así las estrategias urbanas de mitigación y adaptación climática.

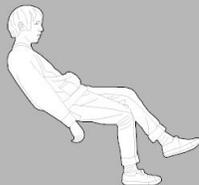




Sentarse



Comer



Descansar



Convivencia



Juego



Venta



Infraestructura verde



Movilidad sustentable



Seguridad peatón

Calles Compartidas Fase Experimental



Begegnungszone Bergmannstraße, Berlin.

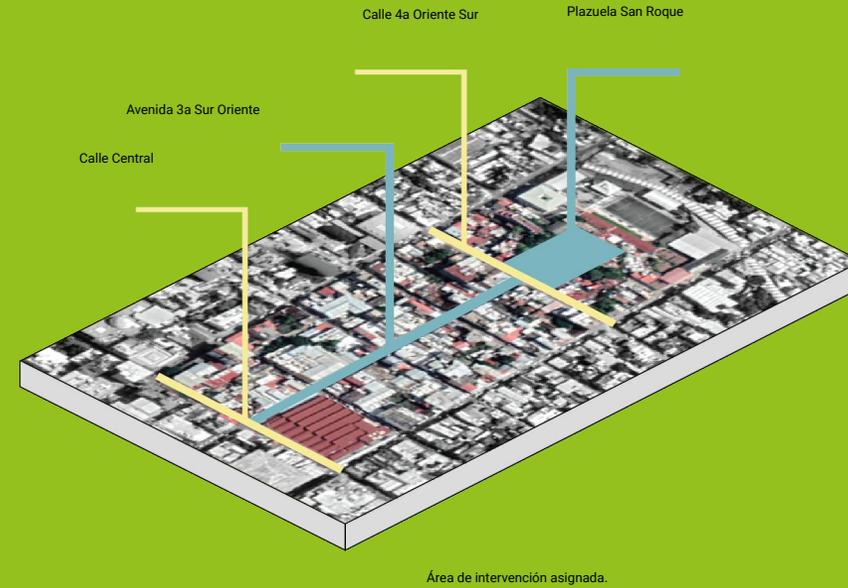
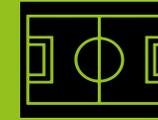
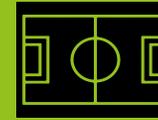
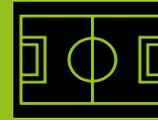
Calles Compartidas Fase Proyecto

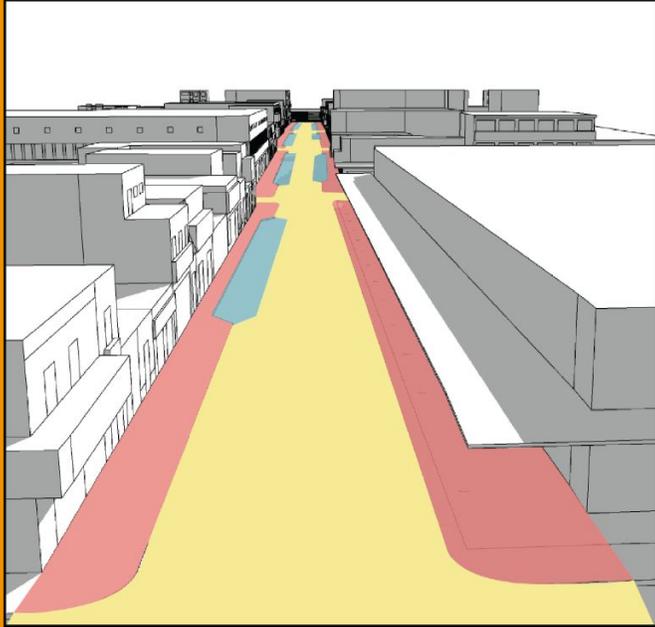


Brighton, UK.

Calles Compartidas Fase Experimento

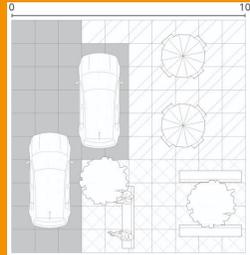
Calles Compartidas Fase proyecto





Metodología de trabajo:

- Preliminares: levantamiento de modelo y análisis de gabinete.
- Diagnóstico del lugar: visitas de sitio, generación de EPVP, línea base medioambiental modelo PIP Ciudad Futuro.
- Proceso de diseño colaborativo

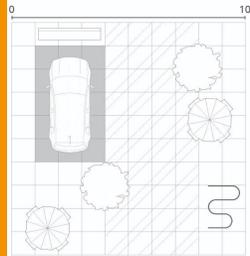


Cada 100 m²

- Vegetación: 2
- Bancas: 3
- Mobiliario: 2
- Pintura: 32 m²
- Pavimento: 28 m²

Cada 1000 m²

- Vegetación: 20
- Bancas: 30
- Mobiliario: 20
- Pintura: 320 m²
- Pavimento: 280 m²

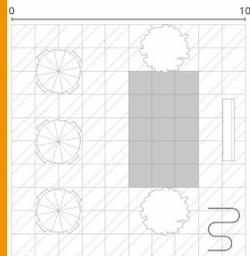


Cada 100 m²

- Vegetación: 2
- Bancas: 1
- Est. Bicicleta: 1
- Pintura: 32 m²
- Pavimento: 15 m²
- Mobiliario: 2

Cada 1000 m²

- Vegetación: 20
- Bancas: 10
- Est. Bicicleta: 10
- Pintura: 320 m²
- Pavimento: 150 m²
- Mobiliario: 20



Cada 100 m²

- Vegetación: 2
- Bancas: 1
- Est. Bicicleta: 1
- Pintura: 85 m²
- Pavimento: 15 m²
- Mobiliario: 3

Cada 1000 m²

- Vegetación: 20
- Bancas: 10
- Est. Bicicleta: 10
- Pintura: 850 m²
- Pavimento: 150 m²
- Mobiliario: 30

Metodología de trabajo:

- Análisis de tipologías para intervención temporal.
- Evaluación y monitoreo.
- Generación de proyecto conceptual (arquitectónico).
- Manual de implementación y guías para replicar.

Calles Compartidas
Fase Experimento:

León, México

Tuxtla Gutierrez, México

Calles Compartidas
Fase proyecto

Tuxtla Gutierrez, México

Las personas, las prácticas y el sentido del lugar: Herramientas para la participación comunitaria

Maribel Benítez Ramírez.- Fundadora de Colectivo Tomate
colectivotomate.org

Ejes teóricos

- Métodos elicitivos de transformación de conflictos
- Entendimientos transracionales de las muchas paces



Ejes teóricos

- Civil and Military Cooperation (CIMIC)
- Comunicación No Violenta



Herramientas

- Talleres
- Facilitador elicitivo



Herramientas

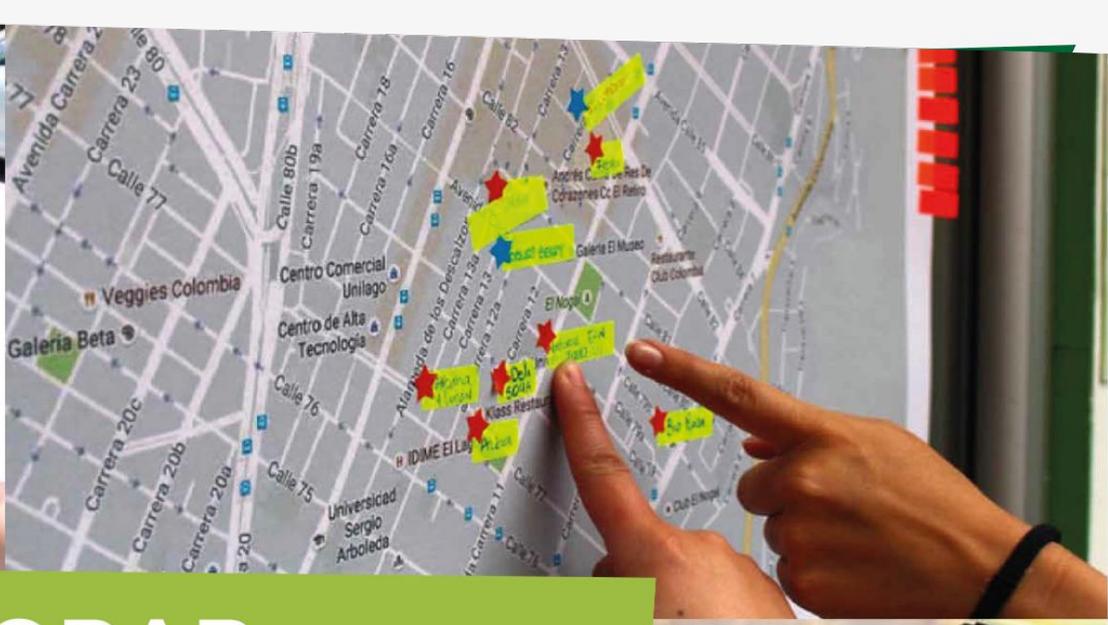
- Actos performáticos
- Cartografía social



Herramientas

- Diagnósticos participativos
- Dispositivos de consulta vecinal





EXPLORAR

staviz_013 | por jose.duarte



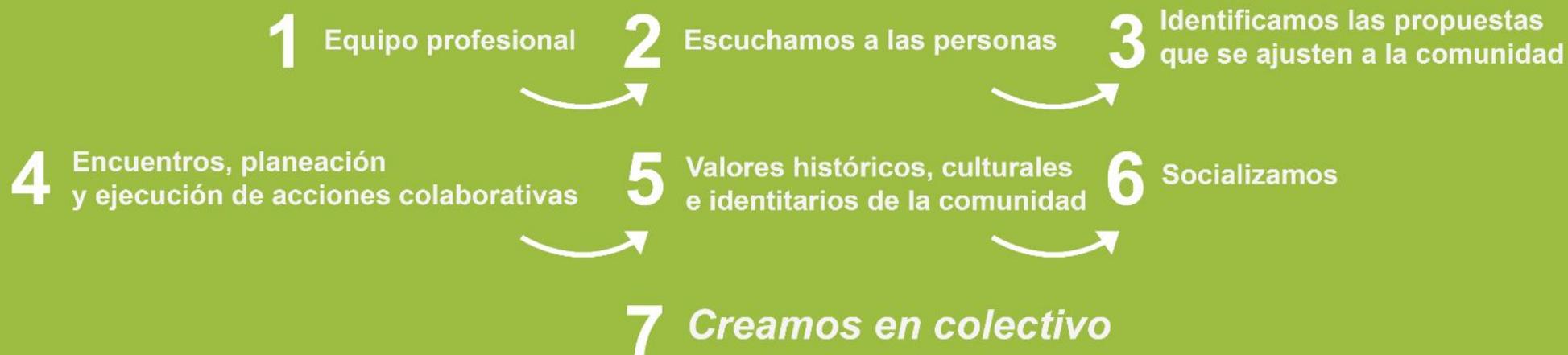


INFORMAR Y ACTIVAR





Proceso para la conexión y la confianza con las personas



Resultado: Fortalecimiento de capacidades técnicas y socialización

Realizar sesiones de **asesoría técnica, presentación y facilitación de sesiones**. Talleres o foros sobre algún tema relacionado con movilidad activa o infraestructura verde, por ejemplo: urbanismo táctico.

Sesiones de talleres lúdicos: Basados en métodos elicitorios de transformación de conflictos, los entendimientos transracionales de las muchas paces, y la comunicación no violenta. Los cuales tienen los siguientes objetivos:

- Generar el punto de encuentro entre personas, con el fin de conocerse y compartir entre sí.
- Crear un espacio de experimentación y aprendizaje en el cual se conozcan y pongan en práctica entendimientos transracionales.
- Fortalecer capacidades en temáticas específicas.



Dispositivos de consulta ciudadana: recolección y visualización de datos en el espacio público con el fin de adquirir información directa de los habitantes de los polígonos a intervenir, y como herramienta para propiciar encuentros con los vecinos mediante una aproximación lúdica y dinámica de los datos.

Mapeo y gestión de aliados: identificar a los actores institucionales que cuentan con interés o poder, formal o informal, para influir en la política pública de movilidad a fin de hacerla más sustentable y atenta a las consideraciones del cambio que en materia de cambio climático ofrecemos..



a > anza

Programa de movilidad responsable

Mónica Regina Sánchez - Líder de proyecto
contacto@bicitekas.org



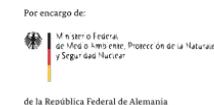


Ante la necesidad de transitar hacia una movilidad cotidiana saludable y sustentable, que implique menor riesgo de contagios frente a la contingencia sanitaria por Covid-19, surge **avanza**, el Programa de Movilidad Responsable dirigido a empresas, organizaciones, instituciones públicas y centros educativos.



a>anza

diseña soluciones de movilidad a la medida de cada centro laboral y de estudio y las acompaña con acciones que permiten un regreso a las actividades económicas y educativas de forma segura, saludable y amigable con el medioambiente.



Fases del Programa



Fase 1
Diagnóstico de movilidad



Fase 2
Diseño del Plan de Movilidad



Fase 3
Implementación del Plan de Movilidad



Fase 4
Evaluación de resultados y aprendizajes



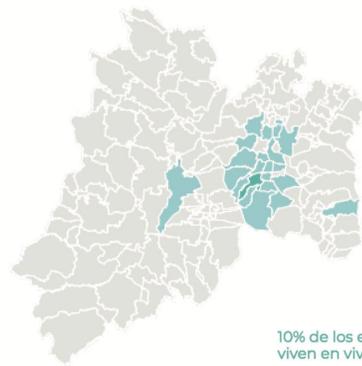
Fase 5
Seguimiento y evaluación del impacto del programa



Fase 1
Diagnóstico de movilidad

Cuestionario de hábitos de movilidad

Identifica viajes pendulares y viajes con destinos intermedios diversos.



Datos generales

10% de los encuestados viven en el Estado

55%

Ávila Obregón

90% de los encuestados viven en la Ciudad de México
0% de los encuestados viven en otros estados

Paradas intermedias entre el domicilio y el trabajo



93%

de los encuestados van directamente a su trabajo al salir de domicilio



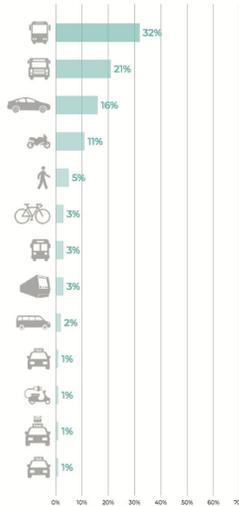
7%

de los encuestados hacen una o más paradas entre su domicilio y el trabajo, para:

- 28%** Hacer ejercicio
- 18%** Comprar algo
- 18%** Dejar a alguien en su lugar de trabajo
- 9%** Dejar a alguien en otro lugar
- 9%** Dejar a alguien en su casa
- 9%** Dejar a alguien en su lugar de estudio
- 9%** Recoger a alguien de su lugar de estudio

Como consecuencia del redondeo, es posible que los porcentajes no surmen el 100 %

Principal modo de transporte para ir al trabajo



Modos de transporte utilizados

67%

de los encuestados siempre se transportan de la misma forma para ir al trabajo



Grupos focales

Fase 1
**Diagnóstico de
movilidad**

Conocer la percepción de los empleados hacia el cambio modal e Identifica las barreras para el cambio. En esta herramienta profundizamos en las necesidades de las mujeres para proponer soluciones específicas en el desarrollo de los planes de movilidad

Estudio cualitativo





Fase 1
**Diagnóstico de
movilidad**

Observación de campo

Observación de campo identifica entre otros indicadores, necesidades de acceso universal entre ellos los de mujeres mayores profesionistas, madres profesionistas, profesionistas jóvenes.





Fase 2 Diseño del Plan de Movilidad

A partir de los datos
georeferenciados que obtuvimos
en el diagnóstico más el análisis
social

- Planes de movilidad en Bici
- Planes de movilidad de transporte empresarial
- Planes de movilidad en Intermodal



Fase 3 Implementación del Plan de Movilidad



En camino hacia la construcción de alianzas.





Fase 4 Evaluación de resultados y aprendizajes

Análisis de los resultados
en términos del
cumplimiento de las
metas establecidas.



Fase 5 Seguimiento y evaluación del impacto del programa

Aplicación del cuestionario de movilidad al año de aplicación del programa, para dar seguimiento que permite determinar los beneficios obtenidos y, en su caso, la necesidad de reforzar el Programa de Movilidad.

El objeto de la presente encuesta es obtener información sobre sus hábitos de movilidad para ir al trabajo, previo al COVID-19, al igual que conocer su percepción respecto a diferentes modos de transporte. Este plan permitirá a las empresas analizar opciones de movilidad y estrategias como teletrabajo, enfocadas en mejorar la calidad de vida de sus colaboradores internos o externos, cuidar de su salud y reducir el impacto ambiental de las empresas.

Antes de iniciar, tener en mente que:

- No todas las preguntas de la encuesta deben ser respondidas, dependiendo de la selección de algunas opciones, se despliegan algunas preguntas.
- El tiempo aproximado para contestarla es de 15 minutos.

1. ¿En dónde trabaja/presta sus servicios?

2. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando para esta empresa, institución o inmueble?

- Menos de 1 año
- 1 - 3 años
- 4 - 6 años
- 7 - 9 años
- 10 - 14 años
- 15 - 19 años
- 20 - 24 años
- 25 - 29 años
- Más de 30 años

3. ¿Qué días de la semana se trasladaba a su lugar de trabajo previo al COVID-19?

Elija una o más opciones.

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

4. ¿A qué hora entraba y salía de su trabajo?

Contestar en formato de 24 horas (Ejemplo: 18:30 hrs)

Entrada:

- Mi horario de entrada era fijo
- Mi horario de entrada era flexible

Salida:

- Mi horario de salida era fijo
- Mi horario de salida era flexible

5. ¿A qué hora salía de su casa para ir al trabajo?

Contestar en formato de 24 horas (Ejemplo: 08:30 hrs)

- Siempre salía a la misma hora
- No tenía un horario preciso de salida

6. ¿En dónde vivía de manera habitual?

Dirección de la vivienda principal (desde donde se trasladaba a su trabajo), verificando que la ubicación esté correcta en el mapa. Si prefiere evitar proporcionar la dirección exacta, colocar el pin en el mapa unas dos cuadras a la redonda de su domicilio.

Introduce la ubicación

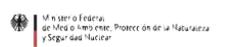


7. Durante el periodo de confinamiento por COVID-19, ¿ha cambiado su residencia habitual?

Una iniciativa de:



Por encargo de:



de la República Federal de Alemania

Por un México Bien Hecho: Comunidades Sostenibles

Mai Hernández Castro.- Directora de Operaciones Comex por un México Bien Hecho

Mexicobienhecho.com



Comex por un México Bien Hecho

Programa de impacto social que tiene por objetivo recuperar espacios 100% públicos a través de intervenciones sociales artísticas para fortalecer el tejido social y promover el bienestar del país.



Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), metas globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos y el desarrollo sostenible.

ODS 5, 10, 11, y 17

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



Confianza

Metodología mixta,
diseñada por Camino Colectivo
Tecnológico de Monterrey y Adeco.



+ 83.2%

Confianza de las personas
para comunicarse y
relacionarse con otros
miembros de su comunidad.

Confianza

Metodología mixta,
diseñada por Camino Colectivo
Tecnológico de Monterrey y Adeco.



+ 99.4%

Confianza para comunicarse
y relacionarse con actores
externos (gobierno, otras
instituciones y ciudadanos).

Confianza

Metodología mixta,
diseñada por Camino Colectivo
Tecnológico de Monterrey y Adeco.



+ 76.2%

Personas que confían que
su comunidad logrará
transformarse a partir de
la acción colectiva.

Apropiación del espacio público y pertenencia



+ 90.8%

de personas consideran los espacios públicos como propios y seguros.

Apropiación del espacio público y pertenencia



+ 61.8%

de personas que realizan acciones de mantenimiento de los espacios públicos

Capacidad de gestión y empoderamiento

+ 81.5%

de personas que afirman que su participación en proyectos comunitarios transforma su comunidad.

+ 81.5%

de personas capaces para resolver necesidades y problemáticas colectivamente

Aspectos sobre positivos el entorno

82.6%

de las personas afirman que el proyecto genera actividades turísticas en su colonia.

49.3%

de personas asegura que el resto de la ciudad adopta una narrativa positiva sobre el barrio.



¡GRACIAS!

COLECTIVO
TOMATE

Comex®

 dérive LAB